



# LEY 3/2051, DE 25 DE ENERO DE 2051, DEL PARLAMENT D'URKESH, DE CARRETERAS DE LA REPÚBLICA JOSANISTA DE URKESH

Autoría: Agencia del D.OR.F.S.

URL Oficial: <https://do.rfsia.es/republica-durkesh/4669/>

## ÍNDICE

**PREÁMBULO**

**TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

**TÍTULO II DE LA RED DE CARRETERAS**

**TÍTULO III DE LOS PEAJES**

**TÍTULO IV DEL MANTENIMIENTO**

**TÍTULO V AMPLIACIÓN Y DESARROLLO DE LA RED VIAL**

**TÍTULO VI DE LA DIRECCIÓN URKESHIANA DE TRÁFICO (DUT)**



## PREÁMBULO

Conscientes de la importancia de una red vial integrada, segura y adaptada al territorio, la República Josanista de Urkesh establece mediante esta ley los principios para la planificación, construcción, mantenimiento y gestión de sus carreteras. Esta norma reconoce la diversidad geográfica y social del país, articula el transporte entre provincias, y asegura el respeto a las prácticas tradicionales como la trashumancia, al tiempo que promueve una movilidad moderna, equilibrada y al servicio del interés común.

## TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1. Objeto de la Ley

1. La presente ley regula la planificación, construcción, mantenimiento, ampliación, gestión y señalización de la red de carreteras de la República Josanista de Urkesh en aquellos de titularidad y competencia de la República Josanista de Urkesh, en armonía con el desarrollo humano, territorial y económico de la República, estableciendo el marco normativo para su planificación, construcción, mantenimiento, ampliación, gestión del tránsito y financiamiento, siempre respetando las leyes marcos federales que, en el ámbito de la competencia concurrente, pudieran haberse dictado o se dicten. Su finalidad es garantizar una infraestructura segura, moderna, equitativa y coherente con los valores del josanismo.
2. La red vial de Urkesh se desarrollará respetando los corredores tradicionales de trashumancia ganadera y cultural, definidos por la Ley 1/2049 de Regulación de la Trashumancia, así como otras rutas agrícolas. Los trazados de nuevas infraestructuras deberán garantizar el paso estacional del ganado y la conservación de los caminos trashumantes mediante pasos específicos, vías secundarias de respeto o corredores verdes integrados.

### Artículo 2. Principios rectores

Esta ley se rige por los siguientes principios:

- a) Integración territorial: las carreteras deben promover la cohesión entre provincias, municipios y comunidades.
- b) Seguridad vial: todas las obras y regulaciones deberán priorizar la vida humana.



- c) Sostenibilidad: las infraestructuras deberán respetar el entorno natural y minimizar impactos negativos.
- d) Acceso universal: toda persona tiene derecho a desplazarse de manera segura y accesible.

## TÍTULO II DE LA RED DE CARRETERAS

### Artículo 3. Clasificación de las carreteras

Las carreteras de la República Josanista de Urkesh se clasifican técnica y funcionalmente de la siguiente manera:

a) Autopistas (AP): vías de alta velocidad y gran capacidad, doble calzada separada físicamente para ambos sentidos, sin cruces a nivel, con control total de accesos, acceso exclusivo a través de entradas y salidas diseñadas y mínimo de dos carriles por sentido. Equipadas con señalización avanzada, áreas de descanso y sistemas de seguridad vial automatizados. Conectan entre sí las capitales provinciales y permiten el tránsito hacia otras repúblicas de la República Federal de Sía, en aquellos tramos que sean de titularidad y competencia de la República Josanista de Urkesh, y sin perjuicio de la normativa federal aplicable a las infraestructuras que excedan su ámbito territorial.

Uso principal: transporte interprovincial, rutas internacionales, tránsito de mercancías.

Límite de velocidad orientativo: 130 km/h (vehículos ligeros), 110 km/h (vehículos pesados).

b) Autovías (AV): vías rápidas de doble calzada pero con posibilidad de cruces a nivel en ciertos tramos, y acceso restringido, aunque pueden presentar algunas intersecciones a nivel. Admiten enlaces directos a zonas industriales o núcleos urbanos y conectan ciudades secundarias y zonas industriales importantes. Algunas pueden ser reconvertidas en autopistas con buen nivel de seguridad, aunque menor que las autopistas.

Uso principal: conexión entre ciudades secundarias, polos productivos o zonas suburbanas.

Límite de velocidad orientativo: 110 km/h (vehículos ligeros), 100 km/h (vehículos pesados).

c) Carreteras Nacionales (CN): red principal que articula el conjunto del territorio urkeshiano. Vías estratégicas de una o dos calzadas, que permiten la articulación de las provincias y el acceso a corredores internacionales. Admiten tráfico mixto (privado, comercial, agrícola). Comunican provincias, capitales provinciales y regiones estratégicas entre sí y dan acceso a infraestructuras estratégicas como puertos secos, nodos logísticos y pasos fronterizos, en aquellos tramos que sean de titularidad y competencia de la República Josanista de Urkesh, y sin perjuicio de la normativa federal aplicable a las infraestructuras que excedan su ámbito territorial.



Uso principal: conexión estructural interna y apoyo a la red troncal de autopistas.

Límite de velocidad orientativo: 100 km/h (vehículos ligeros), 90 km/h (vehículos pesados).

d) Carreteras Regionales (CR): red vial intermedia que conecta centros urbanos, pueblos y zonas industriales dentro de una misma provincia, de competencia provincial. Carreteras pavimentadas o semipavimentadas, pueden tener uno o dos carriles por sentido y una o dos direcciones de circulación. Acceso a localidades, centros agrícolas y zonas turísticas o montañosas.

Uso principal: articulación dentro de cada provincia.

Límite de velocidad orientativo: 80 km/h (vehículos ligeros), 70 km/h (vehículos pesados).

e) Carreteras Locales (CL): vías de bajo volumen de tráfico, de competencia municipal o comunal. Conectan pueblos, barrios, aldeas y zonas rurales o zonas agrícolas. En algunos casos no están pavimentadas y son de tierra o ripio estabilizado según las especificaciones y necesidades de la zona.

Uso principal: acceso a aldeas, fincas, caminos forestales o trashumantes.

Límite de velocidad orientativo: 60 km/h o según condiciones y señalización específica.

Los límites de velocidad orientativos en todos los casos se reducirán 20 km/h en los trayectos a través de túneles u otros segmentos específicamente señalizados

#### **Artículo 4. Compatibilidad con usos tradicionales del territorio**

Las infraestructuras descritas deberán diseñarse de forma compatible con:

- Los corredores trashumantes descritos en la Ley 1/2049 para la Regulación de la Trashumancia en la República de Urkesh y demás legislación agraria.
- Los caminos comunales.
- Las vías verdes o ecológicas.

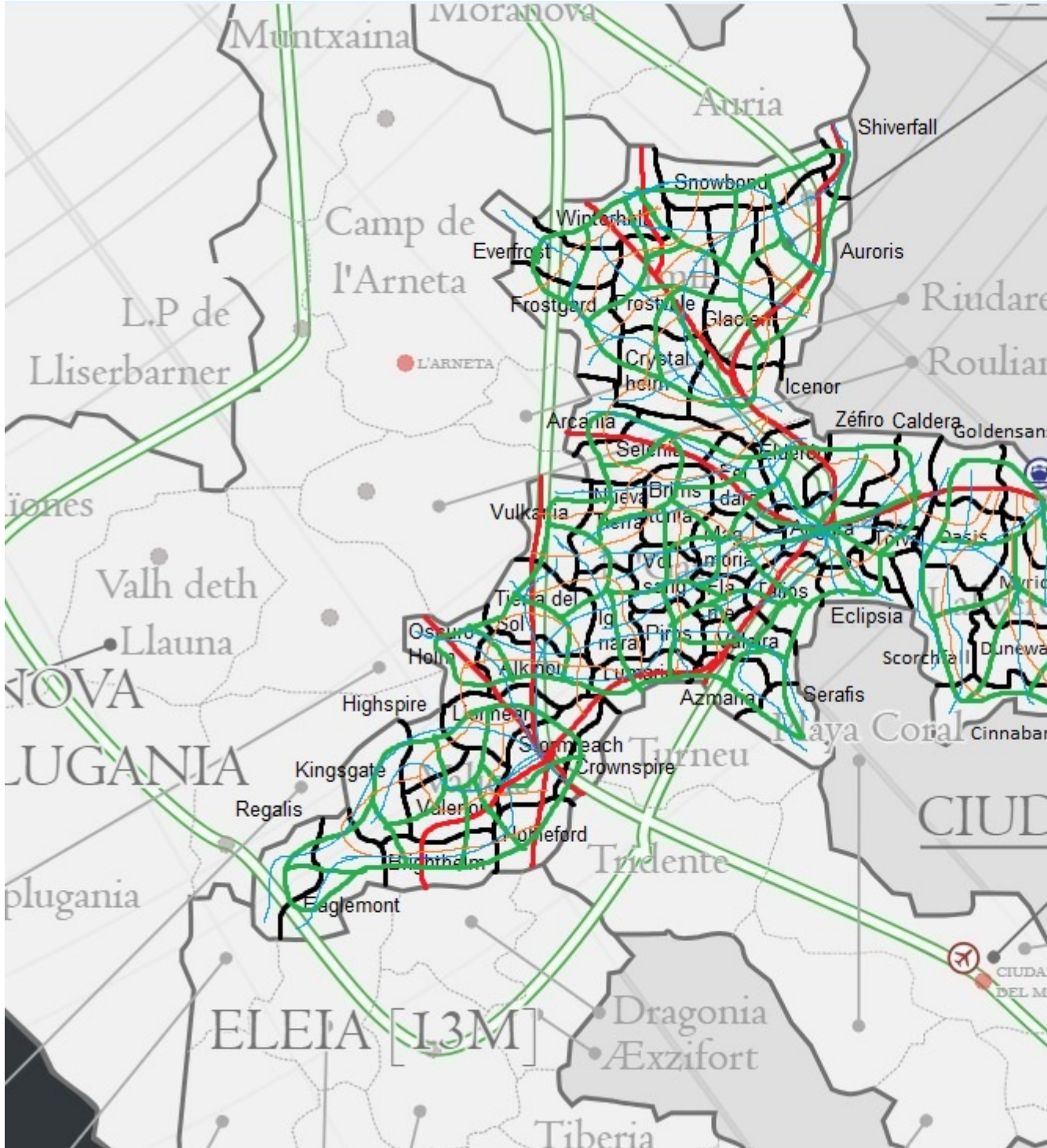
El diseño deberá garantizar pasos subterráneos, pasos de ganado, vallas guiadas y señalética específica en las zonas afectadas.

#### **Artículo 5. Inventario vial**

1. La Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques mantendrá un inventario actualizado de todas las carreteras, indicando:
  - a) Estado de la vía.
  - b) Nivel de tráfico.
  - c) Última intervención.
  - d) Proyectos en curso o pendientes.



2. El inventario diferenciará claramente el estado y categoría de cada vía, así como su uso principal (tránsito, transporte de mercancías, turismo, acceso rural, etc.).
3. A fecha de esta ley, el inventario vial de Urkesh cuenta con al red vial de la imagen, que no incluye las Carreteras Locales.



Firmado electrónicamente | DIARI OFICIAL | ID: 1ce98e0487

Autopistas: AP 1 a 12



Autovías: AV 1 a 29

Carreteras nacionales: CN 1 a 45

Carreteras regionales: CR-A 1 a 27, CR-I 1 a 10, CR-L 1 a 6, CR-V 1 a 7

## TÍTULO III DE LOS PEAJES

### Artículo 6. Establecimiento de peajes y tipos

1. El establecimiento de peajes en tramos de autopistas, autovías y carreteras nacionales y regionales que sean de competencia exclusiva de la República Josanista de Urkesh y cuya construcción, rehabilitación o mantenimiento implique una inversión pública sustancial por parte del Govern d'Urkesh o de concesionarios públicos o mixtos podrá ser efectuado por la Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques, y bajo los criterios de existencia de una vía alternativa libre de peaje y de participación de capital público o mixto en la infraestructura.
2. El cobro de peajes se implementará exclusivamente en tramos donde se garantice un nivel alto de calidad del firme, señalización, seguridad y servicios complementarios (como áreas de descanso, vigilancia vial o asistencia).
3. Los peajes podrán adoptar las siguientes modalidades:
  - a) Peaje cerrado: se cobra según el tramo recorrido, con control de entrada y salida.
  - b) Peaje abierto o fijo: se cobra una tarifa única en un punto de control.
  - c) Peaje electrónico: pago mediante dispositivos inteligentes sin necesidad de detener el vehículo.
  - d) Peaje ambiental o verde: tarifa variable según el tipo de combustible, emisiones o impacto sobre áreas protegidas.
  - e) Peaje de mantenimiento temporal: impuesto durante un período concreto para financiar obras urgentes o rehabilitación mayor de la vía.

### Artículo 7. Tarifas y gestión de peaje

1. El cálculo de las tasas aplicables considerará:
  - a) Distancia recorrida.
  - b) Categoría del vehículo (ligero, pesado, transporte especial).
  - c) Uso intensivo u horario punto.



- d) Coste de operación y mantenimiento de la vía.
  - e) Impacto ambiental y huella de carbono del tránsito.
2. La Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques podrá implementar sistemas electrónicos de cobro para reducir esperas y aumentar eficiencia.
  3. La gestión de los peajes podrá realizarse directamente por el Govern d'Urlesh o por empresas concesionarias bajo supervisión pública.
  4. Las tarifas serán reguladas por la Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques, previo informe de viabilidad técnica y social.
  5. En todos los casos, el 100% de la recaudación se destinará a:
    - a) Mantenimiento de las vías donde se recaude.
    - b) Inversiones en otras carreteras de la red nacional o provincial.
    - c) Programas de seguridad vial, señalización, pasos trashumantes y mitigación ambiental.

#### **Artículo 8. Exenciones, reducciones y revisiones**

1. Las siguientes categorías podrán tener exención total o parcial del peaje:
  - a) Vehículos de emergencia, asistencia médica, transporte sanitario, protección y defensa civil y bomberos.
  - b) Vehículos agrícolas, ganaderos y agricultores locales durante campañas de cosecha y periodos de trashumancia (conforme a la Ley 1/2049 para la Regulación de la Trashumancia en la República de Urlesh)
  - c) Transporte escolar y colectivo debidamente registrado.
  - d) Residentes en zonas donde el peaje afecte su único acceso habitual.
  - e) Usuarios frecuentes registrados.
  - f) Vehículos eléctricos o de cero emisiones (bonificación mínima del 50%).
2. La Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques publicará periódicamente una resolución con las bonificaciones vigentes y el calendario de aplicación.
3. Se habilitarán mecanismos de revisión anual de tarifas, considerando variables como inflación, nivel de servicio y evolución del tráfico.
4. Las comunidades afectadas podrán presentar propuestas de tarifas sociales o solidarias ante las autoridades de transportes correspondientes.



## TÍTULO IV DEL MANTENIMIENTO

### Artículo 9. Conservación vial obligatoria

Toda infraestructura vial deberá recibir mantenimiento con base en evaluaciones técnicas anuales. El incumplimiento por parte de una autoridad competente podrá implicar:

- Sanciones económicas.
- Intervención temporal de la Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques.
- Responsabilidad administrativa o penal en casos graves.

El mantenimiento se clasifica en:

- a) Preventivo: inspecciones regulares, bacheo, limpieza de cunetas y control de señalética.
- b) Correctivo: reparación estructural de firme, renovación de drenajes y reconstrucción de taludes y puentes.
- c) Ecológico: poda y limpieza de vegetación en márgenes y control de especies invasoras.
- d) Estacional: atención especial a zonas afectadas por fenómenos meteorológicos como lluvias intensas y heladas o por movimientos trashumantes.

### Artículo 10. Sistema de gestión y priorización

Se establecerá un Sistema de Diagnóstico Vial, que evaluará el estado de cada carretera mediante un índice técnico, social y económico y propondrá intervenciones sobre la red vial. Las intervenciones se priorizarán según:

- Densidad de tráfico.
- Vulnerabilidad estructural.
- Impacto económico-social.
- Riesgo de accidentes.

### Artículo 11. Fondo de Infraestructura Vial

Se creará un Fondo de Infraestructura Vial adscrito a la Conselleria d'Economia i Hisenda y que se financiará con:

- Ingresos de peajes.
- Presupuesto de la República Josanista de Urkesh.
- Contribuciones provinciales.
- Fondos internacionales para el desarrollo.



Estos recursos se destinarán exclusivamente a mantenimiento, ampliación, mejora, señalización, y seguridad vial.

## TÍTULO V AMPLIACIÓN Y DESARROLLO DE LA RED VIAL

### Artículo 12. Plan Nacional de Infraestructura Vial

1. El Plan Nacional de Infraestructura Vial será elaborado y actualizado por la Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques e incluirá:
  - a) Nuevos proyectos estratégicos de integración territorial.
  - b) Ampliación, mantenimiento y desdoblamiento de tramos congestionados.
  - c) Priorización de zonas rurales, industriales y turísticas.
  - d) Mapa de riesgos naturales e impacto ambiental.
  - e) Plan de compensación por expropiaciones necesarias.
  - f) Construcción de nuevas autopistas, autovías y carreteras que conecten las provincias de N'Gara, Ímil, Valicia y Lalívero entre sí y con los corredores internacionales de la República Federal de Sía, en coordinación y sin perjuicio de las competencias federales en la materia.
  - g) Plan presupuestario necesario para llevar a cabo las actuaciones pertinentes.
2. El Plan Nacional de Infraestructura Vial incluirá no sólo obras nuevas, sino también:
  - a) Duplicación de carriles en tramos congestionados.
  - b) Rectificación de curvas peligrosas o pendientes excesivas.
  - c) Construcción de variantes para desviar tráfico pesado de zonas urbanas.
  - d) Intervenciones estratégicas para la trashumancia (pasos, refugios, señalética).
  - e) Uso de materiales innovadores y soluciones sostenibles (pavimentos porosos,reciclados, drenaje inteligente).

### Artículo 13. Coordinación interinstitucional y participación ciudadana

Todo proceso de ampliación contará con participación de:

- Autoridades Provinciales, Locales y de Transporte.
- Autoridades rurales y trashumantes.
- Comunidades indígenas o locales si corresponde.



- Consejo Técnico de Seguridad Vial de la DUT.

Todos los proyectos de ampliación y construcción de carreteras deberán contar con la participación de la ciudadanía afectada, facilitando audiencias presenciales o virtuales, información clara sobre impactos, beneficios y alternativas y derecho a alegaciones y observaciones.

## **TÍTULO VI**

### **DE LA DIRECCIÓN URKESHIANA DE TRÁFICO (DUT)**

#### **Artículo 14. Creación de la Dirección Urkeshiana de Tráfico (DUT)**

Se crea la Dirección Urkeshiana de Tráfico (DUT) como organismo público autónomo descentralizado de carácter técnico y operativo, adscrito a la Conselleria de Territori, Foment i Obres Públiques, con competencias y funciones en materia de regulación, seguridad y ordenamiento del tránsito terrestre.

#### **Artículo 15. Funciones de la DUT**

La DUT tendrá las siguientes funciones:

- a) Supervisar y coordinar el flujo vehicular y la circulación en las rutas de toda la red de carreteras de la república, en especial autopistas, autovías y carreteras nacionales.
- b) Emitir y actualizar el Reglamento General de Circulación de la República Josanista de Urkesh.
- c) Establecer recomendaciones técnicas sobre límites de velocidad, señalización vial obligatoria, zonas de adelantamiento y condiciones especiales de circulación según clima, altitud o peligrosidad en función de las características de cada categoría de carretera.
- d) Implementar sistemas inteligentes de monitoreo y gestión vial del tráfico (semáforos, cámaras, sensores, radares, estaciones meteorológicas, paneles informativos).
- e) Coordinar campañas de seguridad vial, educación ciudadana y formación de conductores.
- f) Supervisar la operación de los peajes y áreas de descanso en colaboración con entes concesionarios.
- g) Establecer protocolos de actuación en casos de accidentes, desastres naturales, nieblas intensas, tránsito de ganado o cierres preventivos.
- h) Regular y emitir autorizaciones especiales para transporte de mercancías peligrosas o de carga sobredimensionada.
- i) Gestionar el registro y certificación de señales, pasos de peatones y dispositivos de tránsito.



j) Recopilar y publicar estadísticas sobre siniestralidad, tiempos de viaje, puntos negros y evolución del parque vehicular, y emitir informes semestrales sobre puntos críticos de tráfico.

k) Coordinar con los Mossos del Cartabó y las autoridades provinciales de tráfico y de protección civil el cumplimiento de las normas y colaborar en operativos especiales.

### **Artículo 16. Estructura orgánica de la DUT**

La Dirección Urkeshiana de Tráfico se compone de:

- Dirección General: órgano superior de gestión y representación.
- Departamento de Regulación y Normativa: encargado de las disposiciones técnicas y legales, con un cuerpo técnico especializado en tránsito y seguridad vial.
- Departamento de Control y Operaciones Viales: gestión diaria del tránsito, monitoreo y coordinación con cuerpos policiales.
- Unidad de Emergencias Viales: planes de contingencia, rutas de evacuación y gestión de cierres por fenómenos naturales.
- Consejo Técnico de Seguridad Vial: análisis estadístico, planificación estratégica y proyección de inversiones.
- Delegaciones Provinciales: articulación territorial en N'Gara, Ímil, Valicia y Lalívero.

### **Artículo 17. Financiamiento y recursos**

El presupuesto propio de la DUT se financiará mediante:

- Asignaciones del Presupuesto de Urkesh.
- Ingresos derivados de tasas, licencias y sanciones.
- Aportes del Fondo Nacional de Infraestructura Vial.
- Convenios con organismos internacionales.

### **Artículo 18. Coordinación con otros entes**

La DUT actuará de forma coordinada con:

- Las Autoridades Provinciales, Locales y de Transporte.
- El Consejo Nacional para la Trashumancia, cuando se trate de vías que cruzan rutas ganaderas.
- La Conselleria de Justicia, Interior i Defensa, para intervenciones policiales.
- Las Comunas rurales y municipios, especialmente en mantenimiento de carreteras locales o señalización comunitaria.

### **Disposición Final Primera. Armonización normativa**



Todas las obras contempladas por esta ley deberán cumplir con lo dispuesto en la Ley 1/2049 para la Regulación de la Trashumancia en la República de Urkesh, así como otras disposiciones sobre medioambiente, territorio y seguridad rural, y con la Constitución Federal de Sía y las leyes marco federales que resulten de aplicación.

**Disposición Final Segunda. Entrada en vigor**

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación oficial.

**Disposición Final Tercera. Desarrollo reglamentario**

El Govern d'Urkesh dispondrá de un plazo máximo de noventa días para reglamentar los aspectos técnicos y organizativos derivados de esta ley, incluyendo la operatividad de la DUT y el reglamento de peajes.

Dado en Angara, a 11 de diciembre de 2050.

ALESSANDRO S.S.

El Urkeshierp,  
MIQUEL ICETA I LLORENS